

# Vergleichstest Japaner gegen Deutsche

## Toyota Starlet DLX 1,0 gegen Ford Fiesta 1,1 S

abgestimmt. Kurvenreiche Passagen sind eine Freude mit ihm. Er liegt seit auf der Straße und folgt den Lenkbefehlen des Fahrers absolut exakt. Das kleine, flachstehende Lenkrad erfordert hingegen Kurven aber einen festen Zugriff. Die Lenkkräfte sind recht hoch. Außerdem ist der Wendekreis von 10,5 Meter nur Mittelmaß. Der Toyota schafft das in nur 9,6 Meter. Nachteil der straffen Fiesta-Abstimmung: Auf schlechter Wegstrecke werden die Insassen durchgeschüttelt. Die Karosserie zeigt sich dabei aber sehr solide: Klappengeräusche sind in Form



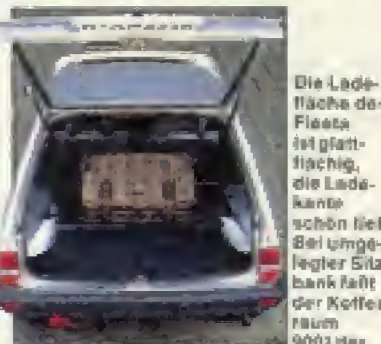
Die Starlet-Instrumentierung ist präzise, recht, Hebel und Schalter passen. Das Armaturenbrett sieht aber etwas billig aus.



Das Cockpit der Fiesta wirkt im Vergleich zum Toyota moderner, aufgeräumter und ist außerdem bedienungsfreundlicher.



Die Rückbank des Toyota ist zweifach klappbar. So bleibt auch bei sperrigen Gütern Platz für Mitreisende. Fassungsvermögen: 995 Liter.



Die Ladefläche der Fiesta ist flach, die Ladeklappe schön flach. Bei umgelegter Sitzbank fällt der Kofferraum auf 900 Liter.

### STARLET

#### Technische Daten

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, Hubraum 999 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 70,5 x 64 mm, Verdichtung 9,0, 40 kW (54 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 75 Nm bei 3800/min, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelaufhängung mit McPherson-Federbeinen vorn, Verbundlenkerachse mit Länglenkern und Drehstab hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Anhängelast gebremst/ungebremst 800/400 kg, Tankinhalt 40 Liter.

### FIESTA S

#### Technische Daten

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, Hubraum 1117 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 74 x 65 mm, Verdichtung 9,5, 37 kW (50 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 89 Nm bei 2700/min, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelaufhängung mit Querenkern und Zugstreben vorne, Hinterachse an zwei Länglenkern und einem Querenker geführt, Schraubendfedern, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Anhängelast gebremst/ungebremst 800/400 kg, Tankinhalt 40 Liter.

## Testwerte

	Toyota Starlet DLX 1,0	Ford Fiesta 1,1 S
Preis: ①	13 390 Mark	14 750 Mark
Benzinverbrauch: ②	4,5/6,4/8,1 l/100 km Normal	4,8/6,8/8,4 l/100 km Super
Testverbrauch:	6,3 l	7,4 l
Höchstgeschwindigkeit:	149 km/h	145 km/h
Beschleunigung:	0-100 km/h in 15,3 Sek.	0-100 km/h in 17,0 Sek.
60-120 km/h im 4./5. Gang:	25,4/34,6 Sek.	32,9/38,5 Sek.
Maximale Zuladung:	448 kg	420 kg
Wartungsintervalle:	alle 20 000 km	alle 20 000 km
Inspektionskosten: ③	200-250 Mark	160-300 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	steuerbefr. (42 Mon.)	237,60 Mark
Haftpflichtversicherung: ⑤	855 Mark	855 Mark

## Mazda RX-7 gegen Porsche 924 S

# Original und Fälschung?

Die Ähnlichkeit verblüfft. Stunden nicht Name und Typenbezeichnung unübersehbar an Bug und Heck des flachen, eleganten Sportwagens, fast jeder würde ihn als ein Modell aus der Zuffenhausener Sportwagenwerkstatt Porsche identifizieren. Der neue Mazda RX-7 ist stilistisch eine Mischung aus Porsche 928 und 924 – nicht ganz so aggressiv wie der 100 000-Mark-Supersportwagen, aber moderner gezeichnet als der schon zehn Jahre alte 924.

Die Ähnlichkeit scheint gewollt. Der RX-7 soll genau jene Kunden locken, die sich bislang im Hause Porsche umsahen. Die Eckdaten beweisen das. Preis: 41 800 (Porsche 43 250), Leistung 150 PS (Porsche 150 PS), Höchstgeschwindigkeit 216 km/h (Porsche 219 km/h). Doch trotz der gleichen Charakterzüge im Interieur sind der Mazda RX-7 und der Porsche 924 S grundverschiedene Sportwagen. Unter der Haube des 924 S sitzt der bekannte Vierzylinder-Reihenmotor, der in nahezu gleicher Form auch im 844er Dienst tut. Im Mazda aber arbeitet ein Triebwerk, das an Genialität prinzipiell nicht zu überbieten ist. Der von dem Deutschen Felix Wankel in den 50er Jahren konzipierte Kreiskolbenmotor arbeitet ohne Pleuell, Pleuell und Pleuell – Anstelle von auf und ab gehenden Pleuell vermischt ein umlaufender Pleuell die Pleuellspindeln. Arbeit.

Mazda ist übrigens der einzige Hersteller, der diese Antriebsart konstruktiv pflegt – mit unterschiedlichem Erfolg. Zuverlässigkeit ist mittlerweile kein Thema mehr, wohl aber der Verbrauch des Zweischleiben-Wankelmotors. Die Mazda-Techniker haben es immer noch nicht



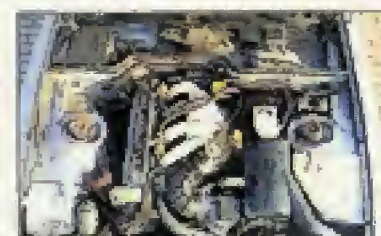
Das Cockpit des RX-7: präzise, recht, Hebel und Schalter passen. Das Armaturenbrett sieht aber etwas billig aus.



Schlimm anzusehen: Die mittlere Instrumentenkonzole des Porsche 924 S sieht aus wie nachträglich montiert.



Der Wankelmotor des RX-7 ist wartungsfreundlich. Dafür schluckt er aber viel.



Der Reihen-Vierzylinder des 924 S ist ein Muster an Laufkultur. Und er ist sparsam.

## Testwerte

	Mazda RX-7	Porsche 924 S
Preis: ①	41 800 Mark	43 250 Mark
Benzinverbrauch: ②	10,2/12,1/16,9 l	6,1/8,1/12,3 l
Testverbrauch:	14,8 l Normal, blendfrei	11,8 l Super, blendfrei
Höchstgeschwindigkeit:	216 km/h	219 km/h
Beschleunigung:	0-100 km/h in 8,9 Sek.	0-100 km/h in 8,8 Sek.
60-120 km/h im 4./5. Gang:	14,1/22,0 Sek.	15,8/21,8 Sek.
Maximale Zuladung:	460 kg	320 kg
Wartungsintervalle:	alle 10 000 km	alle 20 000 km
Inspektionskosten: ③	250-350 Mark	ca. 800 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	196 Mark	steuerbefr. (49 Mon.)
Haftpflichtversicherung: ⑤	1250 Mark	1250 Mark

### RX-7

#### Technische Daten

Zweischleiben-Rotationskolbenmotor, 110 kW (150 PS) bei 6500/min, max. Drehmom. 182 Nm bei 3000/min, Einspritzanlage, Fünfganggetriebe, Einzelaufhängung v.u.h., Scheibenbremsen v.u.h., Leergewicht 1240 kg, Tankinh. 63 Liter.



### 924 S

#### Technische Daten

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 2479 cm<sup>3</sup>, 110 kW (150 PS) bei 5600/min, max. Drehmoment 195 Nm bei 3000/min, Einspritzanlage, Fünfganggetriebe, Einzelaufhängung v.u.h., Leergewicht 1190 kg, Tankinhalt 66 Liter.



① Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rd. 500 Mark Überführungskosten dazu. ② Verbrauchs-Wertangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europ. Automobilhersteller geeinigt haben.

③ Wird ermittelt bei konst. 90 km/h, konst. 120 km/h und im Stadtverkehr. ④ Kosten f. großen Regelservice ohne evtl. zusätzl. anfallende Reparaturarbeiten. ⑤ Der jährl. Zahlweise. ⑥ 100 % Beitragsatz bei jährl. Zahlweise in der Regionalklasse drei.



# unvergleichlich männlich



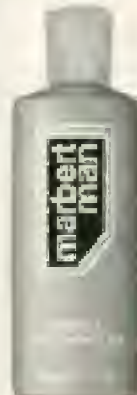
After Shave

30 ml **9.95** DM



Eau de Cologne  
Spray

30 ml **9.95** DM



Bath & Shower  
Gel

200 ml **9.90** DM



Shaving Foam

150 ml **9.90** DM



Shaving Cream

100 ml **9.50** DM

unvergleichliche Preisgestaltung



# Vergleichstest Mazda RX-7 gegen Porsche 924 S



Härtestest auf dem Nürburgring: Mazda (links) und Porsche nahmen sich keinen Meter ab. Die Fahrwerke vertragen in Kurven mehr als sich die meisten Fahrer zutrauen werden

Foto: Bayerische Presse

Fortsetzung von Seite 8

geschafft, den Durst auf ein Maß herunterzuschrauben, das Porsche vorgegeben hat: Der mit Katalysator ausgerüstete 924 S verbraucht durchschnittlich 11,8 Liter Normal-Bleedri. Und auch bei Autobahn-Heize lassen nie mehr als 13,5 Liter durch die Einspritzanlage. Die Vergleichswerte des RX-7 dagegen: 14,8 Liter und 17 Liter Normal-Bleedri. Bei 63 Liter Tankinhalt heißt das auf der Autobahn, möglichst alle 350 Kilometer an die Zapfsäule. Das ist ärgerlich, denn der RX-7 ist für hohe Reisegeschwindigkeiten gut. Die Motor- und Windgeräusche werden nie lästig. Nur, dem deutschen Konkurrenten auf der Autobahn auf den Fersen zu bleiben, das fällt dem Mazda-Piloten schwer. Das liegt am langen leichten Gang. Wer es eilig hat, muß öfter in den vierten zurückschalten. Doppelter Grund, für die exakte und leichtgängige Schaltung dankbar zu sein.

Wer den Mazda scheucht, riskiert allerdings auch einen hohen Ölverbrauch. Bis zu 1,5 Liter auf 1000 Kilometer. Doch Erfahrungswerte lehren, daß der Ölverbrauch mit zunehmender Laufleistung des Triebwerks zurückgeht. Der Wankelmotor braucht nämlich eine gewisse Fahrstrecke (zirka 10 000 Kilometer), bis sich die Dichtleisten des Pleiskolbens eingeleiten haben.

Die Fahrfreude gibt's aber von Anfang an. Der Mazda hat eine prima leichtgängige und sehr direkte Lenkung. Und: Je schneller man fährt, desto weniger hilft die Servo-Unterstützung. Das bringt ein sicheres Fahrgefühl bei hohem Tempo. Der 1240 Kilogramm schwere Sportler ist mit dieser Servolenkung auch ungemein handlich. Bei Höchstgeschwindigkeit verlangt er dennoch etwas Fingerspitzengefühl. Er reagiert außerdem etwas empfindlicher auf Bodenwellen und Querlugen als der Porsche. Denn der läßt sich so gut wie gar nicht aus der Ruhe bringen. Stur zieht

er seine Bahn. Das ändert sich nur in engen Kurven: Hier verlangt der Porsche kräftige Hände, weil seine Lenkung nicht servounterstützt wird.

Wegen der insgesamt komfortableren Abstimmung neigt sich der Porsche in zugig durchfahrenen Kurven auch beachtlich zur Seite. Aber das ist nur Schau. Denn der Porsche taugt für sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten. Empfindlich reagiert er allerdings, sobald in Kurven Gas weggelassen wird. Das Heck drängt mit Nachdruck zum Kurvenaußenrand und ist nur mit sofortigem Gegenlenken wieder einzulangen.

Das kann der RX-7 besser. Er erschießt in schnellen Kurven zunächst mit den Vorderrädern nach außen. Geht der Fahrer dann vom Gas, schiebt er ganz sanft mit dem Heck nach. Dabei liegt der Wagen buchstäblich wie ein Brett auf der Fahrbahn. Nachteil: Das Fahrwerk bietet wenig Komfort. Kurze Schläge verdaut die Federung schlecht. Das Porsche-Fahr-

werk dagegen schluckt auch kurze Bodenwellen sehr effektiv. Was der 924er in Sachen Federungskomfort bietet, kann der Mazda indes in puncto Ausstattung beinahe wieder weismachen. Die Sitze sind sehr komfortabel und lassen sich je nach Fahrzeigroße hervorragend justieren. Außerdem bieten sie – im Gegensatz zu den Porsche-Sitzen – guten Seitenhalt. Überhaupt vermittelt das Mazda-Interieur eine sehr gediegene Atmosphäre. Armaturen und Schalter sind günstig platziert. Alles wirkt etwas wertvoller als im Porsche. Die Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole des 924 S sehen beispielsweise so aus, als seien sie nachträglich installiert. Die Verarbeitungsgüte liegt offenbar nicht auf dem sonst üblichen Porsche-Niveau. Ein Indiz dafür sind auch kleine Wasserlinsen im Fußraum, die sich nach der Außenwäsche in unserem Testwagen sammelten. Bei dieser hochkarätigen japanischen Konkurrenz sollte Porsche das schnell ändern.

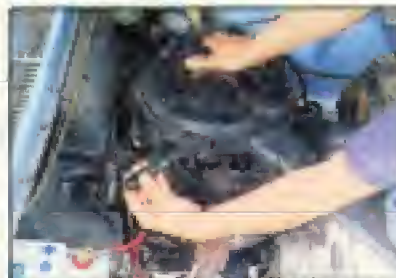
## Selbermachen

# 75 Mark – und Ihr Auto startet wieder wie neu

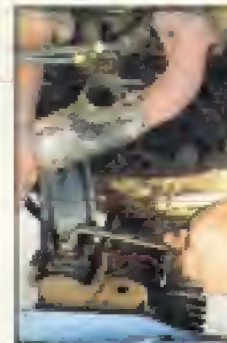
Probleme beim Starten des Autos gehören leider zum Alltag. Häufig liegt's am Anlasser – neu eine teure Sache. 442 Mark kostet er für den Opel Kadett. Autoverwerter verkaufen gebrauchte Anlasser für durchschnittlich 75 Mark, Umtausch möglich. Die Einbauzeit: 90 Minuten



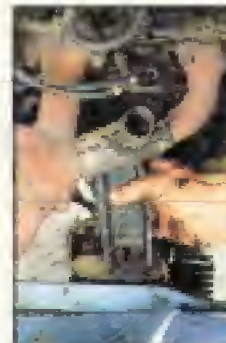
**1** Beginn: Batterie abklemmen. Immer zuerst am Minuspol, da sonst ein Kurzschluss entstehen kann



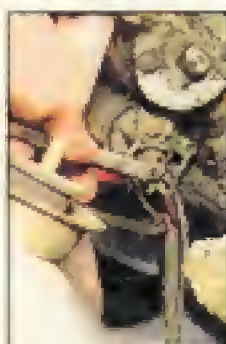
**2** Als nächstes muß der Luftfilter heruntergenommen werden. Klemmschrauben dafür sitzen unterm Gehäuse



**3** Jetzt müssen Sie den Motor auf der rechten Seite mit den beiden Holzklötzen abstützen, damit Sie den rechten Motorhalter lösen können. Das ist erforderlich, um an den Anlasser heranzukommen



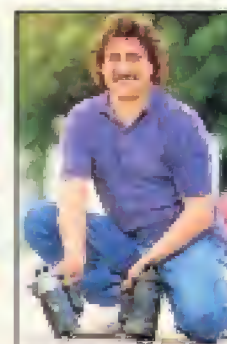
**4** Der rechte Motorhalter ist mit drei Schrauben (am Motorblock) und einer Mutter (am Gummipuffer des Längsträgers) befestigt. Wenn Sie die gelöst haben, können Sie den Halter herausnehmen



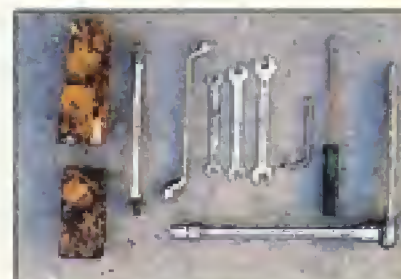
**5** Schrauben Sie die Kabelanschlüsse am Magnetschalter ab. Das Kabel dabei fest halten, damit der Kabelschuh nicht abbricht



**6** Mit Steckschlüssel und Verlängerung Befestigungsschrauben lösen – rausdrehen. Den Anlasser ausziehen



**7** Anlasser mit dem Ersatz vergleichen (Anschlüsse, Zahnzahl, Lochabstand). Einbau schrittweise rückwärts wie beim Ausbau



Holzklötze, Ringschlüssel 12-13, 14-15, Gabelschlüssel 9-13, Imbus 4 mm, Schraubenzieher, Kanne, Steckschlüssel 13 mm

Foto: Opel/Opelwerk